



BMW X5 (1999 - 2007)

5 x anders

Autotest | De BMW X5 is de best verkochte SUV in de categorie "gigantisch groot". Dat succes heeft een bijzondere reden, want deze SUV is niet gemaakt door een specialist op het gebied van terreinauto's, maar door een expert in het maken van pure rijdersauto's. Daarom onderscheidt de X5 zich op vele punten van de concurrentie; we noemen er 5.

De BMW X5 behoort tot de meer dan "full size" SUV's. In dit geval staat X5 voor "XXXXXL". Alhoewel de auto nauwelijks groter oogt dan de X3, is het verschil binnenin meteen duidelijk. De X5 is als een rijdende kathedraal die werkelijk enorm veel ruimte biedt. Zowel voor- als achterin hebben de inzittenden meer dan voldoende ruimte, alhoewel de hoofdruimte door de zeer hoog geplaatste stoelen gering is. De bagageruimte is gigantisch en dankzij de uitschuifbare laadvloer en de in twee delen te openen achterklep zeer bruikbaar.

Verskil 1: comfort

Het zicht vanaf de hoge voorstoel over de enorme motorkap geeft een machtig gevoel, maar maakt tegelijkertijd duidelijk dat de gemiddelde rijstrook nauwelijks breed genoeg is voor deze mastodont. Ruimte maken voor een tegenligger op een klein dorpsweggetje kan een hele opgave zijn. Om de X5 te parkeren zijn vaak zowel een parkeervak als de omliggende stoepanden nodig.

Een lange brede auto ligt dankzij de omvang rustig op de weg. BMW voegt daar met de X5 een element aan toe: hoogte. Dankzij de (zeer) hoge zit heeft de bestuurder niet alleen een uitstekend overzicht over

het overige verkeer. De kracht van de BMW X5 is dat de hoogte ook voor comfort zorgt. Dankzij de hoogte lijkt alles om de X5 heen langzaam te gaan en dat rijdt uiterst ontspannen. Lang achterelkaar zeer hoge kruissnelheden aanhouden is daarom nog minder vermoeiend dan met bijvoorbeeld de BMW 5-Serie.

Verskil 2: terreinwaardigheid

Voor terreinauto's geldt een gouden regel: hoe beter de rijeigenschappen op de snelweg, hoe slechter de capaciteiten in het terrein. De BMW X5 bevindt zich aan de extreme kant van deze regel: de auto is uiterst comfortabel, maar de off-road prestaties zijn nihil. Zelfs zeer licht terrein is al een hele opgave en de "xDrive" vierwielaandrijving moet daarom als niet meer dan een prima veiligheidsvoorziening worden beschouwd.



Omdat een foto meer zegt dan 1.000 woorden, maakt bovenstaande foto duidelijk welke auto zich aan het andere uiterste van de gouden regel bevindt.

Verschil 3: veiligheid

In het terrein zijn de capaciteiten misschien gering, het weggedrag op de openbare weg is verbluffend. In de regel is een SUV hoog en zwaar, wat gelijk staat aan instabiel en oncontroleerbaar. De X5 laat zich echter even scherp de bocht door sturen als iedere andere BMW. Ook bij een noodstop is nauwelijks te merken dat ruim 2 ton staal tot stilstand moet worden gebracht en staat deze gigantische SUV binnen een recordafstand stil.



De X5 laat de bestuurder merken dat hij/zij met een gigant onderweg is, zwaar of log voelt de auto nooit.

De communicatie met de bestuurder is voor een SUV van zeldzame kwaliteit, de wegligging is zo veel beter dan die van de concurrenten dat de X5 lichtjaren voorloopt. Als het gaat om actieve veiligheid (=ongeluk voorkomen), is de BMW X5 veruit nummer één in z'n segment.



Verschil 4: motoren

De testauto is voorzien van een nieuwe 3-liter 6-cilinder dieselmotor. Het geluid ervan is een spannende mix van vrachtwagen en sportwagen. Datzelfde geldt voor de prestaties. Deze enige dieselmotor in het leveringsprogramma is standaard aan een 6-traps automaat gekoppeld die zich naar wens ook sequentieel laat schakelen. In de stad en op de snelweg presteert de X5 3.0d prima.

Pas boven de 120 km/u is merkbaar dat de X5 de stroomlijn van een bushokje en het gewicht van een olietanker heeft, waardoor de prestaties minder worden. Als alternatief voor deze dieselmotor staan een 3.0, 4.4 en 4.8 liter benzinemotor op het programma. De laatste twee zijn 8-cilinder motoren.

Evenals een vrachtwagen en een sportwagen is de dorst naar brandstof van de hier gereden 3-liter diesel fors. Ook deze diesel verbruikt 10 liter per 100 km. Om die dorst te lessen is een brandstoftank van niet minder dan 93 liter aan boord. Houd het spaarvarken in de buurt om de eerste tankbeurt te financieren.

Verschil 5: elektronica

BMW onderscheidt zich niet alleen met auto's die volop rijplezier bieden, het merk loopt in de regel ook voorop bij de ontwikkeling van nieuwe techniek. De X5 is echter gebaseerd op de vorige generatie 5-serie en deelt de techniek met dat inmiddels vervangen model. BMW's even krachtige als eenvoudige iDrive is daarom niet leverbaar op de X5.

Alle denkbare boordelektronica en comfort is wel aanwezig, maar in vergelijking met iDrive doet het allemaal een beetje rommelig en complex aan. Dat wil niet zeggen dat de hier gereden "High Executive" niet compleet is, want tijdens de testrit bleef weinig te wensen over.



Conclusie

De BMW X5 onderscheidt zich duidelijk van andere "full size" SUV's. Het grootste verschil is dat de X5 ondanks het uiterlijk en de techniek absoluut geen terreinauto is. Waarom de X5 er als een terreinauto uitziet heeft een heel andere reden: een SUV als deze is bijzonder ruim en maakt het mogelijk met een flink gezelschap inclusief bagage op stap te gaan.

Daarbij maakt de enorme omvang de X5 buitengewoon comfortabel. De X5 leent zich dankzij de omvang nog beter voor lange afstanden dan bijvoorbeeld BMW's eigen 5-Serie. De hoogte geeft

een goed overzicht over het verkeer en maakt het rijden zeer ontspannend. Ondanks het hoge zwaartepunt of het gewicht heeft BMW ook met de X5 geen enkele concessie gedaan aan het rijplezier of de veiligheid. ■



Specificaties

BMW X5 (1999 - 2007) 3.0d High Executive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	467 x 187 x 171 cm
Wielbasis	282 cm
Gewicht	2.180 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.700 kg
Tankinhoud	93 l
Bagageruimte	465/1550 l
Bandenmaat	235/65R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2993 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	218 pk @ 4000 tpm
Koppel	500 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,8 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	9,4 l / 100 km
Verbruik stad	12 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8 l / 100 km
CO2 uitstoot	250 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 83.450,-
Prijs instapmodel	€ 63.350,-